ANNALES
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN — POLONIA

Vol. XX, 20 SECTIO H 1986

Zakład Geografii Ekonomicznej i Planowania Przestrzennego
Filii UMCS w Rzeszowie

Jerzy KITOWSKI

Stan badań nad ekonomicznymi skutkami absencji chorobowej pracowników dojeżdżających do pracy

Состояние исследований экономических последствий неявок по болезни среди работников, проезжающих на работу

State of Research On Economic Affects of Sick-Leaves Among Commuters

Problem wpływu dojazdów na zachorowalność migrantów nie został dotychczas wszechstronnie opracowany. Istnieje wprawdzie szereg publikacji zawierających pewne podstawowe informacje z tego zakresu, jednakże źródła te w większości nie prezentują wnikliwej analizy problemu, lecz ograniczają się do wniosków o charakterze ogólnym, często sprzecznych ze sobą i nie popartych badaniami empirycznymi [1].

Na celowość prowadzenia badań nad absencją chorobową pracowników dojeżdżających do pracy wskazują przede wszystkim wymogi efek-

[1] Ogólne wnioski o ujemnym wpływie dojazdów na stan zdrowotny pracowników spotykamy w następujących pracach:
J. Cegielski: *Dojazdy do pracy i ich przestrzenne uwarunkowania.* „Ekonomista" 1976 2, s. 310; J. Dangel, Z. Pióro: *Uwagi na temat sposobu przeprowadzania badań dojazdów ludności do pracy i nauki.* „Biuletyn KUA" 1958, 9, s. 14—15; T. Lijewski: *Dojazdy do pracy w Polsce.* Warszawa 1967, s. 109; J. Małysz: *Dowozić czy budować?* „Miasto" 1963, 1, s. 20—21; M. Olędzki: *Dojazdy do pracy. Zagadnienia społeczne i ekonomiczne na przykładzie rejonu płockiego.* Warszawa 1967, s. 114; A. Przestalski: *Dojazdy do pracy.* „Kronika Miasta Poznania" 1964, 3, s. 13; „Socjologiczne studium dojazdów do pracy w Olsztynie". „Biuletyn KUA" 1958, 10, s. 12 i 17; J. Teneta-Płotkowiak: *Analiza dojazdów do pracy do miasta Rzeszowa.* „Problemy Ekonomiczne" 1969, 2, s. 111; Z. Zaborowski: *Dojazdy do pracy i szkół.* „Przegląd Komunikacyjny" 1968, 6, s. 216—218.

tywnego wykorzystania czasu pracy oraz dążenie do radykalnego ograniczenia poziomu społecznych kosztów nieuzasadnionej absencji.

W kraju — pierwsze próby badania absencji chorobowej dojeżdżających pracowników podjęto na początku lat sześćdziesiątych. E. Grzeszczak w 1962 roku objęła badaniami grupę 475 osób zatrudnionych w wydziałach produkcyjnych ZNTK w Pruszkowie [2]. Zamierzeniem autorki było sformułowanie zależności między wielkością absencji chorobowej a wiekiem, stażem pracy, czasem dojazdu i posiadaniem gospodarstw rolnych przez dojeżdżających pracowników. Wyniki przeprowadzonych badań prowadzą do sprzecznych wniosków. Okazało się, że w wydziale kuźni, mimo że przeciętna wieku tam zatrudnionych była najwyższa (40 lat), również wysoki był staż pracy (16,4 lat), stosunkowo trudna dostępność czasowa do zakładu (1/3 zatrudnionych traciła na dojazd w jedną stronę ponad 60 minut) i wysoki odsetek pracowników posiadał gospodarstwa rolne (blisko 1/4) to pracownicy tego wydziału legitymowali się najniższym wskaźnikiem liczby dni niezdolności do pracy z powodu choroby na jednego zatrudnionego (5,9 dnia wobec średniej dla badanego zakładu — 8,8 dnia). Natomiast odwrotnie przedstawia się rozpatrywana sytuacja w wydziale mototrakcji, gdzie występuje jeden z najwyższych wskaźników liczby dni zwolnień chorobowych jednego pracownika (12,4 dnia), podczas gdy średnia wieku pracowników tego wydziału jest stosunkowo niska (33,7 lat), czas dostępności układa się w miarę korzystnie (29,5% zatrudnionych traci na dojazd ponad godzinę) i tylko 5,9% pracowników tego wydziału posiada gospodarstwa rolne.

E. Grzeszczak badała, również metodą ankietową, wielkość grupy pracowników uskarżających się na dolegliwości. Ten kierunek badań, który należy ocenić krytycznie ze względu na subiektywny charakter wypowiedzi, również nie doprowadził do oczekiwanych wyników (np. we wspomnianym wydziale mototrakcji odsetek uskarżających się na dolegliwości był znacznie niższy w stosunku do innych wydziałów).

Podobny charakter nosiły badania przeprowadzone przez A. Dnia. Badaniem objęto 764 osoby, w tym 392 chłopów-robotników. Stwierdzono, że przeciętna wielkość absencji chorobowej chłopów-robótników była niższa od absencji chorobowej robotników [3]. Natomiast wśród dwuzawodowców najwyższy poziom zwolnień chorobowych przypadał na właścicieli gospodarstw o powierzchni do 1 ha oraz na grupę posiadaczy gospodarstw o powierzchni powyżej 5 ha [4].

[2] E. Grzeszczak: *Struktura społeczno-zawodowa pracowników wybranych działów Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Pruszkowie*. „Biuletyn KPZK PAN" 1964, 30, s. 137—151.

[3] A. Dzień: *Chłopi-robotnicy w przedsiębiorstwie i gospodarstwie rolnym*. Warszawa 1973, s. 116.

[4] *Ibid.*, s. 119.

Także H. Górny oraz P. Krasucki zakwestionowali słuszność tezy, jakoby chłopi-robotnicy posiadali duży udział w ogólnych rozmiarach absencji chorobowej. W świetle wyników przeprowadzonych przez nich badań okazało się, że przeciętne jednostkowe wskaźniki absencji chorobowej wynosiły dla pracowników miejscowych — 7,9 dnia, natomiast dla pracowników dojeżdżającyh z miast — 9,1 dnia oraz dla dojeżdżających ze wsi — 9,5 dnia. Stąd też wysnuli wniosek, że istotnym czynnikiem kształtującym wielkość czasu nie przepracowanego z powodu absencji chorobowej jest fakt dojazdu do pracy, nie zaś posiadanie bądź praca w gospodarstwie rolnym.[5] W grupie pracowników dojeżdżających zaobserwowano wyższe, w stosunku do grupy pracowników miejscowych, wskaźniki absencji z powodu gruźlicy, choroby wrzodowej, schorzeń narządów ruchu oraz ostrych chorób górnych dróg oddechowych. Zdaniem wymienionych autorów ostatnie dwie grupy schorzeń wynikają z większego narażenia dojeżdżających pracowników na niekorzystne i zmienne warunki atmosferyczne.

Interesujących spostrzeżeń dostarczają wyniki badań, na które powołują się Z. Durasiewicz i J. Indulski, a przeprowadzonych w wybranych zakładach włókienniczych w latach 1961—1962 oraz w latach 1966—1967. Badane grupy liczyły odpowiednio 2874 osoby, w tym 1067 mężczyzn i 1807 kobiet, z tego powyżej 30 minut traciło na dojazd 561 pracowników. Druga z badanych grup liczyła 8205 osób (3387 mężczyzn i 4818 kobiet), z których 25,1% traciło na dojazd w jedną stronę więcej niż 30 minut[6]. Stwierdzono, że zarówno wśród mężczyzn jak i kobiet najsilniej na wielkość absencji chorobowej wpływają warunki dojazdu do pracy (odległość i czas dojazdu). Dla pracowników, którym czas dojazdu pochłaniał mniej niż 30 minut, wskaźnik absencji (procentowy udział czasu nie przepracowanego w ogólnej liczbie dni roboczych) wynosił 5,16%, a dla dojeżdżających, którzy tracili na dojazd w jedną stronę ponad 60 minut — 6,7%. Dla mężczyzn odpowiednie wskaźniki wynosiły 4,78% i 5,42%, a dla kobiet 5,42% i 7,54%[7]. Pogłębiona analiza przyczyn schorzeń pracowników posiadających korzystne i niekorzystne warunki dojazdu do pracy wykazała, że różnice dotyczą głównie chorób przewodu pokarmowego (choroba wrzodowa u mężczyzn i choroby wątroby u kobiet) oraz w przypadku mężczyzn — wypadków poza miejscem pracy.

Bardziej wnikliwą analizę omawianego problemu przedstawił T. Kwaś-

---

[5] H. Górny, P. Krasucki: *Analiza absencji chorobowej w zakładzie przemysłowym.* „Praca i Zabezpieczenie Społeczne" 1973, 8, s. 34.

[6] Z. Durasiewicz, J. Indulski: *Absencja chorobowa.* Warszawa 1975, s. 56.

[7] *Ibid.*, s. 56.

niewski, który badał poziom zachorowalności pracowników miejscowych i dojażdżających wybranych wydziałów trzech przedsiębiorstw przemysłowych (w Rzeszowie i Mielcu), w których łączne zatrudnienie wynosiło 2828 osób. Przeciętna roczna wielkość absencji chorobowej robotników miejscowych wynosiła 175,9 godziny i była wyższa od omawianej wielkości dla robotników dojeżdżających o 18,2 godziny [8]. Autor wskazuje na zbliżone tendencje kształtowania się absencji chorobowej obu porównywanych grup w poszczególnych miesiącach. Wzrost zachorowań obserwuje się szczególnie w październiku i grudniu, natomiast w miesiącach letnich poziom tego zjawiska jest znacznie niższy. Na uwagę zasługuje fakt, że absencja chorobowa pracowników posiadającyh gospodarstwa rolne była niższa niż pracowników zatrudnionych tylko w przemyśle.

Równie interesującą próbę analizy badanego problemu zawiera rozprawa Z. Klonka. Według badań tego autora przeprowadzonych w 1969 r. w ośmiu przedsiębiorstwach przemysłowych (metodą ankietową objęto 5879 zatrudnionych) przeciętna liczba dni zwolnień chorobowych przypadająca na jednego dojeżdżającego wyniosła 15 dni, przy średniej krajowej — 8,5 dnia. Z. Klonek, w ślad za przedstawicielami przemysłowej służby zdrowia, stwierdza, że występowanie wysokiej zachorowalności wśród dojeżdżających wynika głównie z niewłaściwych warunków oczekiwania na przejazd i długiego przebywania poza domem bez korzystania z ciepłych posiłków. W rozprawie przytaczane są również wyniki badań przeprowadzonych przez Z. Fietę, z których to badań wynika, że wśród pracowników dojeżdżających z odległości większej niż 10 kilometrów zgłaszalność w przychodniach jest wyższa o 50% a absencja chorobowa wyższa aż o 90%, niż wśród grupy dojeżdżających z odległości nie przekraczającej 10 kilometrów. Szczególnie wysoką zachorowalnością wśród dojeżdżających charakteryzują się pracownicy młodzi (od 19 do 29 lat) [9].

Podobny charakter nosiły badania przeprowadzone przez E. Dolnego w 30 przedsiębiorstwach przemysłowych Torunia, które według stanu na dzień 1.01.1977 roku zatrudniały 31 746 osób, w tym 4600 dojeżdżających. Badaniem objęto 2907 dojeżdżających (co stanowiło ponad 63%

[8] T. Kwaśniewski: *Ekonomiczne i społeczne skutki dojazdów do pracy w przedsiębiorstwie przemysłowym.* Kraków 1975 (praca doktorska), s. 130 oraz tenże: *Ekonomiczne i społeczne skutki dojazdów do pracy w przedsiębiorstwie przemysłowym.* „Prace Studium Nauk Społecznych", Rzeszów 1977, s. 43.

[9] Z. Klonek: *Ekonomiczne skutki przewozów pracowniczych na tle zmniejszających się zasobów siły roboczej wokół dużych zakładów i ośrodków przemysłowych.* Szczecin 1972 (praca doktorska), s. 146 oraz tenże: *Z problematyki dojazdów do pracy.* „Wieś Współczesna" 1974, 11, s. 91.

dojeżdżających do pracy w badanych przedsiębiorstwach oraz 60% ogółu dojeżdżających w przemyśle Torunia). Wyniki tych badań nie potwierdziły poglądu, że pracownicy dojeżdżający charakteryzują się większą absencją niż pracownicy miejscowi. Wielkość czasu nie przepracowanego była zróżnicowana w zależności od płci i miejsca zamieszkania dojeżdżających, natomiast nie wykazywała związku z poziomem wykształcenia tych pracowników [10].

Badania nad absencją chorobową przeprowadził również J. Kotlarczyk [11], jednakże otrzymane wyniki, ze względu na zastosowaną metodę ankietową, budzą pewne zastrzeżenia i wymagają weryfikacji. W świetle wyników omawianych badań aż 88,6% dojeżdżających nie opuściło w ciągu roku nawet jednego dnia pracy. Większe nasilenie zachorowalności obserwuje się wśród migrantów z miast, co zdaniem wymienionego autora wynika z wieku i dłuższej aktywności zawodowej tej grupy dojeżdżających.

W literaturze zagranicznej dużo miejsca badaniu zależności między dojazdami do pracy a wielkością absencji chorobowej poświęciła w swej pracy K. Liepmann. Autorka objęła badaniem okres trzech lat, rozpatrując zbiorowość 587 kobiet zatrudnionych w wytwórni papierosów w Londynie. Stwierdziła istnienie związku korelacyjnego między wielkością absencji a odległością czasową dojazdu do pracy [12]. Zaletą omawianych badań jest także rozpatrywanie przez autorkę wielkości nieobecności z powodu choroby z wykluczeniem okresów chorobowych trwających ponad 3 miesiące. Również po tej korekcie stwierdzono zależność między czasem dojazdu a wielkością zwolnienia chorobowego. K. Liepmann powołuje się także na ciekawe wyniki badań przeprowadzonych przez Ch. Grabe [13] i F. Ritzmanna [14]. Ch. Grabe objęła badaniem dwa tysiące robotników zatrudnionych w Zakładach Wagonów Kolejowych w Durlach. Autorka doszła do wniosku, że absencja chorobowa posiada tendencję rosnącą wraz ze wzrostem odległości dojazdów. Czas nie prze-

---

[10] E. Dolny: *Niektóre problemy dojazdów do pracy do Torunia.* „Studia i Materiały" 1981, 44, s. 13—20.

[11] J. Kotlarczyk: *Próba oceny efektywności ekonomicznej dojazdów do pracy na przykładzie Zakładów Chemicznych „Oświęcim"* (praca doktorska), Kraków 1973, s. 46—47.

[12] K. Liepmann: *The Journey to Work.* London 1944, s. 140 i 173 (na jedną pracownicę tracącą na dojazd mniej niż 30 minut przypada rocznie 5,45 dnia zwolnienia chorobowego, a na pracownicę, której czas dojazdu przekracza 75 minut — odpowiednio 6,22 dnia).

[13] Ch. Grabe: *Der Einfluss der Pendelwanderung auf die Arbeitnehmer.* „Badische Wirtschafts-Studien" 1926, 3.

[14] F. Ritzmann: *Einkommens-und Wohnverhältnisse der Arbeiter der Maschinenfabrik Gritzner A.G. in Durlach.* Durlach 1914.

pracowany z powodu zwolnienia chorobowego, podczas 100-dniowej obserwacji, wynosił 3,3 godziny na jednego pracownika zamieszkałego w pobliżu zakładu i wzrastał do 12,4 godziny — na jednego pracownika zamieszkałego w bardziej odległym miejscu (autorka nie wymienia odległości).

F. Ritzmann za obiekt badań przyjął także zakłady w Durlach. Stwierdził, że na sto dni roboczych jeden pracownik miejscowy i mieszkający w pobliżu Durlach przepracował przeciętnie 97,1 dnia, a robotnik mieszkający w odległej miejscowości tylko 94,8 dnia (najdalsze dojazdy koleją dochodziły do 16,7 mili). Gdyby czas przepracowany wyrazić w godzinach, okaże się, że pracownik miejscowy przepracował przeciętnie 940 godzin, a pracownik dojeżdżający — 902 godziny. Zdaniem F. Ritzmanna długość trasy i zmęczenie dojazdami posiada definitywnie szkodliwy wpływ na frekwencję w pracy.

Tezę o wyższej zachorowalności dojeżdżających pracowników potwierdziły także wyniki badań przeprowadzonych w niektórych krajach socjalistycznych. Na przykład w Mińskim Kombinacie Czesankowym przeciętna liczba dni nie przepracowanych z powodu choroby przez jednego pracownika miejscowego wynosiła 13,99 dnia, podczas gdy wskaźnik ten dla pracowników dojeżdżających (tracących na dojazd w jedną stronę ponad 60 minut) był o 3,62 dnia wyższy. Odpowiednia jednostkowa różnica w liczbie dni nie przepracowanych z powodu anginy, grypy i schorzeń górnych dróg oddechowych wynosiła dla dojeżdżających średnio 2,52 dnia (w stosunku do mieszkańców Mińska) [15]. Sceptycznie natomiast należy ocenić wyniki badań Lwowskiej Okręgowej Rady Związków Zawodowych, według których wypadki przy pracy i poziom zachorowalności są wśród dojeżdżających 5—6-krotnie wyższe niż wśród robotników — mieszkańców Lwowa [16].

Za większym prawdopodobieństwem zachorowalności wśród dojeżdżających pracowników opowiadają się także J. Hurský [17] i J. Jančurová [18].

Zależności istniejące między dojazdami do pracy a zachorowalnością migrantów (w zakresie ekonomicznych skutków absencji chorobowej) badał również autor niniejszego opracowania. W artykule przytoczono wyniki badań nad absencją chorobową pracowników dojeżdżających do pracy, przeprowadzonych w wybranych pięciu wydziałach produkcyjnych

[15] *Gorod i majatnikowaja migracyja nasielenija* (pod red. S. A. Polskogo) Mińsk 1973, s. 107, tab. 35.

[16] J. M. Taborisskaja: *Majatnikowaja migracyja nasilenija.* Moskwa 1979, s. 167.

[17] J. Hurský: *Metody grafického znázornĕni dojizdky do práce.* Praha 1969, s. 5.

[18] J. Jančurová: *Dojižd'ka za praci na Ostravsku.* „Demografie" 1968, 2, s. 116.

czterech przedsiębiorstw przemysłowych Polski południowo-wschodniej: Zakładach Tworzyw Sztucznych „Gamrat-Erg" w Jaśle (wydział przetwórstwa polichlorku winylu), Kombinacie Przemysłowym „Huta Stalowa Wola" (wydział walcowni kalibrowej), Zakładach Zmechanizowanego Sprzętu Domowego „Predom-Zelmer" w Rzeszowie (wydział silników) oraz Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL — Rzeszów" (wydział mechaniczny i odlewnia).

W wytypowanych obiektach badań zastosowano metodę reprezentacyjną. Otrzymane wyniki można uogólniać na całą zbiorowość wybranych wydziałów, gdyż dla każdej badanej cechy spełniono warunek, że względny półprzedział ufności nie przekraczał 5%. Liczebność objętych badaniem grup przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Wielkość badanych grup zatrudnienia w wybranych wydziałach produkcyjnych (w osobach)

The size of investigated groups of employment in selected production sectors (in persons)

Wyszczególnienie	Pracownicy		Wskaźnik udziału w %	
	miejscowi	dojeżdżający	dojeżdżających ze wsi w ogóle dojazdów	dojazdów w ogóle zatrudnienia
Ogółem	304	719	92,6	70,3
w tym:				
1. ZTS „Gamrat-Erg" w Jaśle (wydział przetwórstwa polichlorku winylu)	83	167	93,4	66,8
2. Kombinat Przemysłowy „Huta Stalowa Wola" (wydział walcownia kalibrowa)	52	196	90,7	79,0
3. ZZSD „Predom-Zelmer" w Rzeszowie (wydział silników)	41	106	96,2	72,1
4. WSK „PZL-Rzeszów"				
a) wydział mechaniczny	64	118	92,4	64,8
b) wydział odlewnia	64	132	91,7	67,3

Źródło: Opracowanie własne.

Łącznie w wymienionych wydziałach zatrudnionych było 4391 pracowników, w tym 3369 robotników bezpośrednio produkcyjnych. Przebadano 1023 robotników bezpośrednio produkcyjnych, w tym 304 robotników miejscowych i 719 dojeżdżających. W badanej zbiorowości zwraca

uwagę stosunkowo wysoki wskaźnik udziału dojeżdżających w ogóle zatrudnienia, wynoszący ponad 70% (od blisko 2/3 w wydziale mechanicznym do ponad 3/4 w walcowni kalibrowej), oraz bardzo wysoki udział w zbiorowości pracowników zamiejscowych — dojeżdżających ze wsi, przekraczający w badanych wydziałach 90%.

Przeciętną wielkość czasu nie przepracowanego przez pracowników miejscowych i dojeżdżających z powodu absencji chorobowej w wytypowanych obiektach badań przedstawiono w tabeli 2.

Tab. 2. Przeciętna wielkość czasu nie przepracowanego z powodu absencji chorobowej w badanych przedsiębiorstwach (w dniach na zatrudnionego)
The mean time value not worked due to absences caused by illness in investigated establishments

Wyszczególnienie	Pracownicy		
	Miejscowi	Dojeżdżający	
		ogółem	w tym ze wsi
Ogółem	15,3	19,2	21,3
w tym:			
1. ZTS „Gamrat-Erg" w Jaśle	9,7	17,6	
2. Kombinat Przemysłowy „Huta Stalowa Wola"	12,1	22,7	28,1
3. „Predom-Zelmer" w Rzeszowie	18,9	14,8	14,3
4. WSK „PZL-Rzeszów"			
a) wydział mechaniczny	21,6	16,1	16,6
b) wydział odlewnia	16,4	20,6	21,5

Źródło: Opracowanie własne.

Przeciętny jednostkowy czas nie przepracowany z powodu absencji chorobowej jest dłuższy dla pracowników dojeżdżających, w stosunku do pracowników miejscowych, o blisko 4 dni, w tym dla dojeżdżających ze wsi dłuższy odpowiednio o 6 dni. Warto zwrócić uwagę na bardzo wysoki poziom jednostkowej długości zwolnienia chorobowego pracownika dojeżdżającego ze wsi — przekraczający w ciągu roku 21 dni (w walcowni kalibrowej aż 28 dni) tym bardziej, że średni wiek pracowników badanych wydziałów nie przekraczał 33 lat dla pracowników miejscowych i 31 lat dla pracowników dojeżdżających, a przeciętna długość dojazdu w jedną stronę były krótsza od 30 km.

W badanych wydziałach, wśród ogółu pracowników dojeżdżających, wyższa jednostkowa absencja chorobowa przypada na dojeżdżających ze wsi. Wyjątkiem w tym zakresie jest wydział silników, w którego zatrudnieniu dominują kobiety. W wymienionym wydziale (podobnie jak

w wydziale mechanicznym) dojeżdżający krócej przebywali na zwolnieniach lekarskich (w stosunku do pracowników miejscowych).

W trakcie analizy przeciętnej wielkości zwolnienia chorobowego nasuwa się istotna uwaga metodyczna. Jak wskazują niektóre opublikowane wyniki badań przeciętna długość zwolnień lekarskich wydawanych przez zakładową służbę zdrowia jest krótsza od zwolnień wydawanych przez lekarzy lecznictwa otwartego [19]. W przypadku wyników badań prezentowanych w artykule spełniono żądany wymóg porównywalności danych, gdyż rozpatrywane zwolnienia lekarskie wystawiane były przez lekarzy przychodni przyzakładowych.

Udział absencji chorobowej w łącznych rozmiarach czasu nie przepracowanego (bez urlopów wypoczynkowych — tab. 3) waha się dla pracowników miejscowych od 53,5% (walcownia kalibrowa) do 92,7% (wydział mechaniczny) oraz dla pracowników dojeżdżających od blisko połowy (wydział silników) do 90,5% (wydział mechaniczny). Stosunkowo niski wskaźnik udziału absencji chorobowej dla wydziału silników wynika z relatywnie dużej wielkości czasu nie przepracowanego z powodu urlopów macierzyńskich i zwolnień z tytułu opieki nad dzieckiem. Należy również podkreślić paradoksalną sytuację w wykorzystaniu czasu pracy pracowników dojeżdżających ze wsi wydziału walcowni kalibrowej, gdzie bardzo wysoki jednostkowy okres zwolnienia chorobowego, 28,1 dnia na

Tab. 3. Udział absencji chorobowej w łącznym czasie nie przepracowanym (bez urlopów wypoczynkowych) (w odsetkach)

Proportion of absences caused by illness in the total time not worked (leaves excluding) (in %)

Wyszczególnienie	Pracownicy		
	Miejscowi	Dojeżdżający	
		ogółem	w tym ze wsi
Ogółem	57,1	65,5	65,3
w tym:			
1. ZTS „Gamrat-Erg" w Jaśle	59,5	62,8	.
2. Kombinat Przemysłowy „Huta Stalowa Wola"	53,5	60,7	63,6
3. „Predom-Zelmer" w Rzeszowie	57,3	49,0	47,3
4. WSK „PZL-Rzeszów"			
a) wydział mechaniczny	92,7	80,5	79,8
b) wydział odlewnia	82,0	77,4	77,6

Źródło: Opracowanie własne.

[19] Durasiewicz, Indulski: *op. cit.*, s. 49.

pracownika, stanowi niespełna 2/3 jednostkowego łącznego czasu nie przepracowanego.

Kształtowanie się empirycznego rozkładu czasu absencji chorobowej badanej grupy pracowników WSK „PZL — Rzeszów" i „Predom-Zelmer" przedstawiono w tabeli 4. W świetle przytoczonych danych dostrzegamy ciekawą zależność. Ponad 38% pracowników miejscowych i odpowiednio 37% pracowników dojeżdżających nie przepracowało w ciągu roku do 40 godzin (średnio 5 dni). Z kolei blisko 10% obu badanych grup nie przepracowało z powodu zwolnień lekarskich ponad 400 godzin (50 dni — odpowiednio 11,4% pracowników miejscowych i 9,5% pracowników dojeżdżających). Otrzymane wyniki potwierdziły tezę, że na rozmiary absencji chorobowej istotny wpływ ma stosunkowo nieznaczny udział osób długo chorujących [20].

Tab. 4. Empiryczny rozkład czasu absencji chorobowej badanej grupy
Empirical distribution of absences due to illness in the investigated group

Absencja chorobowa w godzinach	Pracownicy	
	Miejscowi	Dojeżdżający
1— 40	0,22137	0,17905
40— 80	0,16031	0,19257
80—120	0,12214	0,16554
120—160	0,06107	0,08108
160—200	0,05344	0,08108
200—240	0,09160	0,06757
240—280	0,06870	0,04730
280—320	0,02290	0,05067
320—360	0,03053	0,02365
360—400	0,05344	0,01689
400—440	0,00763	0,02365
440—480	0,00763	0,01014
480—520	0,04580	0,00676
520—560	0,00763	0,01351
560—600	0,01527	0,01014
600—640	0,00763	0,01351
pow. 640	0,02290	0,01689

Źródło: Opracowanie własne.

W badanej grupie przedsiębiorstw Rzeszowa w ciągu roku korzystało ze zwolnień lekarskich przeciętnie blisko 80% pracowników miejsco-

[20] W. Szczepański: *Badanie prawidłowości w kształtowaniu się rozkładów czasu absencji chorobowej.* „Wiadomości Statystyczne" 1979, 2, s. 24.

wych (tab. 5), wskaźnik ten dla pracowników dojeżdżających jest o 8 punktów wyższy, w tym dla dojeżdżających ze wsi odpowiednio wyższy o blisko 10 punktów. Kształtowanie się wskaźnika udziału pracowników przebywających na zwolenieniach lekarskich w poszczególnych miesiącach, w grupie pracowników miejscowych i dojeżdżających, wykazuje dość zbieżną tendencję. W ośmiu miesiącach różnice w wysokości badanych wskaźników tych grup zatrudnienia nie przekraczają 3 punktów. Zbliżona tendencja występuje również w kształtowaniu się analizowanych wskaźników w grupie pracowników dojeżdżających ogółem i dojeżdżających ze wsi a odpowiednie różnice nie przekraczają 1,5 punktu.

Tab. 5. Udział pracowników miejscowych i dojeżdżających korzystających ze zwolnień lekarskich w ogóle zatrudnienia (w odsetkach)

Proportion of local workers and commuters who were on sick leaves during the time of employment (in %)

Miesiące	Pracownicy		
	Miejscowi	Dojeżdżający	
		ogółem	w tym ze wsi
Ogółem	79,9	87,9	89,2
w tym:			
I	16,0	18,0	18,7
II	21,9	21,9	22,3
III	26,0	23,3	24,1
IV	22,5	21,6	21,1
V	17,2	21,3	21,4
VI	18,3	26,7	28,0
VII	26,0	19,9	20,5
VIII	26,0	26,1	26,5
IX	24,3	26,1	27,4
X	26,2	25,8	25,9
XI	18,3	25,5	25,3
XII	19,5	22,2	22,3

Źródło: Opracowanie własne.

Największa liczba pracowników miejscowych (ponad 1/4 ogółu) korzystała ze zwolnień lekarskich w październiku oraz w marcu, lipcu i sierpniu. Z kolei ponad 1/4 ogółu pracowników dojeżdżających nie pracowała z wymienionego powodu w czerwcu, sierpniu, wrześniu oraz w październiku i listopadzie. Nieoczekiwanie kształtuje się wskaźnik udziału pracowników korzystających ze zwolnień lekarskich w miesią-

cach zimowych. W obu badanych grupach (pracownicy miejscowi i dojeżdżający) wskaźnik ten najniższą wysokość osiągnął w styczniu, także w lutym i grudniu przyjmuje również stosunkowo niski poziom, przy czym różnica między skrajnymi wysokościami rozpatrywanych wskaźników (najniższą i najwyższą) wynosi dla pracowników miejscowych 10,2 punktu i odpowiednio 8,7 punktu dla dojeżdżających (w tym 9,3 punktu dla dojeżdżających ze wsi).

Podobnie kształtuje się struktura czasu nie przepracowanego z powodu absencji chorobowej przez badanych pracowników w poszczególnych miesiącach. W 11 miesiącach różnice między odpowiednimi wskaźnikami strukturalnymi dla pracowników miejscowych i dojeżdżających nie przekraczają 3 punktów. Wśród pracowników miejscowych 1/3 łącznego czasu nie przepracowanego z powodu absencji chorobowej przypada na trzy miesiące (w kolejności) lipiec, sierpień i październik. Z kolei wśród pracowników zamiejscowych najwyższe wskaźniki czasu nie przepracowanego przypadają na następujące miesiące: sierpień, listopad i grudzień (w sumie 31,7%). Stosunkowo wysokie wskaźniki (powyżej 9%)

Tab. 6. Struktura czasu nie przepracowanego z powodu absencji chorobowej przez badanych pracowników według miejsca ich zamieszkania (w odsetkach)

The structure of time not worked due to absences caused by illness by investigated workers according to the place of living (in %)

Miesiące	Pracownicy		
	Miejscowi	Dojeżdżający	
		ogółem	w tym ze wsi
Ogółem	100,0	100,0	100,0
w tym:			
I	4,4	6,6	6,0
II	6,0	6,3	6,4
III	9,5	7,0	7,3
IV	7,5	6,7	5,9
V	6,4	9,4	9,1
VI	8,2	8,1	8,5
VII	11,4	6,4	6,7
VIII	10,9	11,1	11,7
IX	9,4	8,7	9,1
X	10,6	9,2	9,2
XI	7,9	10,9	10,3
XII	7,8	9,7	9,8

Źródło: Opracowanie własne.

występują również w maju i październiku. W okresach spiętrzenia prac polowych wśród pracowników dojeżdżających ze wsi przeważają zwolnienia krótkotrwałe. Na przykład w czerwcu z powodu absencji chorobowej nie pracowało 28% tej grupy, przy czym na ten miesiąc przypada tylko 8,5% ogółu czasu nie przepracowanego z powodu zwolnień lekarskich. Przytoczone dane potwierdzają, jak się wydaje, tezę o wykorzystywaniu przez pracowników dojeżdżających ze wsi okresu zwolnień chorobowych na wykonywanie prac rolnych [21].

Warto zaznaczyć, że zarówno dla pracowników miejscowych, jak i dojeżdżających, najniższe wskaźniki czasu nie przepracowanego przypadają na dwa miesiące zimowe styczeń i luty. Na przykład wśród pracowników miejscowych wskaźnik czasu nie przepracowanego w styczniu jest 2,5-krotnie niższy od odpowiedniego wskaźnika w lipcu. Trudno więc mówić o wyraźnym wpływie sytuacji pogodowej na stan zdrowia zatrudnionych w badanych przedsiębiorstwach, w tym szczególnie na stan zdrowia dojeżdżających do pracy.

Zależność między wielkością absencji chorobowej pracowników zamiejscowych a czasem dojazdu w jedną stronę ilustrują dane w tabeli 7. Przytoczone dane nie potwierdzają tezy o wpływie czasu dojazdu na rozmiary absencji chorobowej dojeżdżających. Najwyższy wskaźnik jednostkowej absencji (20,1 dnia) przypada na tych pracowników, którym czas dojazdu w jedną stronę pochłania od 76 do 90 minut i wielkość rozpatrywanego wskaźnika maleje wraz ze wzrostem czasu dojazdu, by osiągnąć jednostkową wielkość 12,7 dnia dla pracowników posiadających najtrudniejsze warunki dojazdu (powyżej 120 minut). Nie stwierdzono również zależności między czasem dojazdu do pracy a wielkością absencji chorobowej będącej następstwem wypadków przy pracy.

Przytoczone wyniki badań prowadzą do kontrowersyjnych wniosków. W badanych wydziałach występuje bardzo niekorzystne, w aspekcie kosztów społecznych, zjawisko nieuzasadnionych zwolnień lekarskich, traktowanych przez niepokojąco dużą część pracowników miejscowych jako swoistego rodzaju przedłużenie urlopu wypoczynkowego oraz przez jeszcze większą część pracowników dojeżdżających ze wsi jako dodatkowy czas pracy w gospodarstwie rolnym.

Wysnute wnioski wskazują więc na konieczność prowadzenia dalszych pogłębionych badań w tym zakresie tym bardziej, że w literaturze przedmiotu, jak już wcześniej zauważono, brak jednoznacznych ustaleń. Należy podkreślić, że problem absencji chorobowej dojeżdżających pracowników, w tym szczególnie chłopów-robotników, wzbudzał tyle

---

[21] Do odmiennych ustaleń doszła U. Kalina: *Niektóre uwarunkowania absencji chorobowej.* „Praca i Zabezpieczenie Społeczne" 1973, 7, s. 11.

Tab. 7. Wielkość absencji chorobowej pracowników dojeżdżających do badanych wydziałów a czas dojazdu w jedną stronę (w dniach na 1 pracownika)

The wolume of absences caused by illesses of commuters vs. the time of one — way journey (in days per 1 worker)

Czas dojazdu w jedną stronę w minutach	Absencja chorobowa	
	ogółem	w tym z powodu wypadków
46— 60	12,8	1,1
61— 75	15,2	0,2
76— 90	20,1	1,3
91—105	18,2	5,7
106—120	18,2	1,2
121 i więcej	12,7	2,4
	17,4	1,0

Zródło: Opracowanie własne.

kontrowersji, że stał się w roku 1973 przedmiotem obrad Sejmowej Komisji Zdrowia i Kultury, w trakcie których stwierdzono „nieprawdziwość mitu, jakoby grupa tzw. chłopów-robotników dawała szczególnie wysoką absencję chorobową, według bowiem danych, którymi dysponuje Komisja, ta grupa zawodowa w województwach rolniczych wykazuje najmniejszą absencję" [22].

Na brak wymienionej jednoznaczności poglądów wpływają, obok złożoności samego problemu absencji chorobowej (bowiem często występuje zjawisko symulacji i dysymulacji chorobowej) [23], także jej uwarunkowania społeczno-demograficzne i regionalne, niedoskonałe założenia metodyczne badań oraz niekiedy tendencyjne interpretowanie otrzymanych wyników.

РЕЗЮМЕ

В предлагаемой статье, на фоне критической оценки состояния исследований экономических последствий неявок по болезни работников, проезжающих на работу, демонстрируются результаты исследований, проведенных ав-

[22] A. Preiss: *Ludzie ze wsi w wielkim przemyśle.* „Wieś Współczesna" 1979, 1, s. 38.

[23] Na przykład według analizy Instytutu Medycyny Pracy i Zakładu Organizacji Ochrony Zdrowia Akademii Medycznej w Łodzi nieuzasadnione zwolnienia pod względem ilości stanowiły 5% ogółu, natomiast pod względem czasu nie przepracowanego około 2%, co w zasadzie mieści się w granicach błędu lekarskiego. (Por. Kalina: *op. cit.*, s. 11).

тором в пяти избранных производственных цехах четырех промышленных предприятий юго-восточной Польши на которых работает 4391 человек, в том числе 3369 занятых непосредственно на производстве.

Средняя продолжительность времени, не проработанного вследствие неявки на работу по болезни, выше среди работников, проезжающих на работу, по сравнению с местными жителями. Доля неявок на работу по болезни в общей продолжительности непроработанного времени колеблется в исследуемых объектах от 53,5% до 90,5%. В течение года бюллетенями пользуется почти 90% проезжающих на работу. В периоды интенсивных полевых работ среди проезжающих на работу из деревни преобладают краткосрочные бюллетени. Полученные результаты подтвердили предположение, что существенное влияние на размеры неявок на работу по болезни имеет относительно незначительное количество лиц, страдающих продолжительными болезнями.

SUMMARY

The author of the paper, on the background of a critical evaluation of the present state of research on economic effects of sick-leaves among commuters, presents results of his own investigations carried out in three departments of selected industrial establishments in Rzeszów, employing 2.604 persons, including 1.879 workers employed directly in production.

Only in the foundry (WSK works), commuters were at sick-leaves longer than residents, the difference being 4,2 days per worker. In the other departments, it was the residents who were at sick-leaves longer, and the respective differences were: for the mechanical section (WSK works) 5,5 days and section of engines — 4,1 days.

In the light of the analysis carried out concerning sick-leave, among the investigated groups (residents and commuters including those from villages), it is difficult to formulate general conclusions. However, one can notice particular increase of sick-leaves among the residents during summer months, whereas commuters stay at sick-leaves relatively long in the period of farm works (August, September, October). The thesis of a clear influence of weather conditions on the health state of migrants was not supported.

Both among residents and commuters, one notices a high rate of persons on sick-leaves, significantly exceeding 3/4 of the groups under investigation. Among commuters, a higher ratio of persons on sick-leaves falls on migrants from the country. The thesis of the influence of the time of commuting on the sick rate among commuters was not confirmed, either.

When the time lost because of sick-leaves was taken into account, it turned out that in mechanical section and the engine section commuters created a surplus production worth of, respectively, 6670 zloty per one worker and 5460 zloty per one worker, whereas in the foundry section — 5094 zloty per worker.